

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 80 - desember 1990



## Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig

Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

Baksiden kr. 1400,- 1/1 side kr. 800,-

## A/L Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, smalsporet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke. Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske muséer.

Postboks 59, 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:

Mandager kl. 17.00 til 18.00

Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 69 70 (Telefonvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss (06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Styreformann Roar Stenersen

Avd.ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap:

Støtte- kr. 175,- , Aktiv kr. 90,-,

Familie: En betaler full pris,

deretter kr. 60,- pr. person

Livsvarig: kr. 1750,-

Bedrifter: kr. 1000,-

Damptog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til første søndag i september kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30 og 14,30

## Julenummeret

av "Tertitten" er her. Det er faktisk ikke så lenge siden forrige nr. foreld, men her er altså enda ett; nr. 80 i serien.

Det var lenge tvilsomt om redaksjonen ville klare å få ut årets siste nummer, for helt til slutten av november var mangelen på stoff påtrengende. Det er egentlig litt unødvendig at det skal være "Tordenskiolds soldater" som går igjen i spaltene. Vi er helt overbeviste om at det både i vår ordinære medlemsmasse og blant våre aktive finnes flere habile skribenter som kan forsyne oss med interessante jernbaneartikler.

Denne utgaven av "Tertitten" vil være preget av forholdsvis lite UHB-stoff, og altså desto mer av generelt jernbanestoff. Det betyr slett ikke at det er stille på UHB-fronten, det pågår stadige arbeider på banen og tilliggende "herligheter".

Den intelligente leser vil altså ha skjønt at redaksjonen mer enn gjerne tar imot stoff, vi skal jo ha ut et nummer i mars måned, og tiden går fort.

Redaksjonen i "Tertitten" ønsker alle sine lesere en riktig

**God jul og et godt nyttår** - og håper julenummeret vil være til hygge og glede.

Jan Deram

Fra innholdet:

Lokmesters tjenestereise aar 1900	- s. 3
Vår, sommer og høst	- s. 9
Nestun-Osbanens endeligt	- s. 15
NSB-verkstedet Sundlands fremtid	- s. 21
Med damp på Numedalsbanen	- s. 23
Damp-reisetips I (Tyskland Øst)	- s. 27
Damp-reisetips II (Polen)	- s. 35

Alle fotos er tatt av artikkelforfatter der intet annet er nevnt.

Forsidebilde: Et lok av type XVII (sannsynligvis nr. 25) med godstog rett nord for Rena vinteren 1897. (Foto: Jernbanemuseets samling)

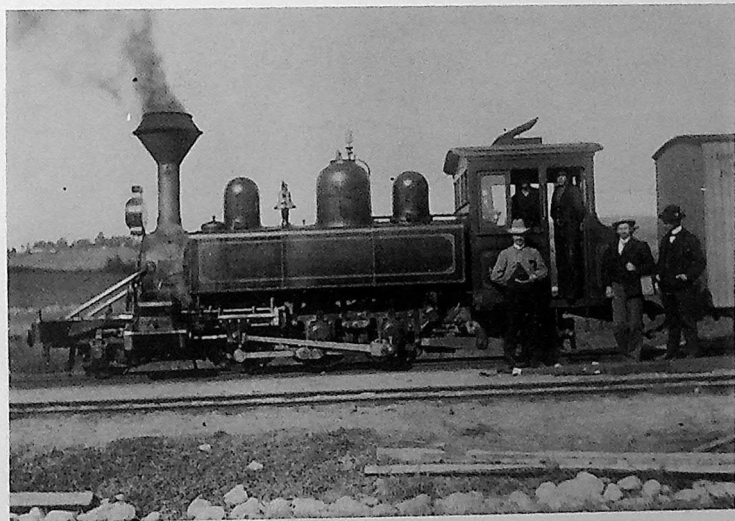
# Fra Lokomotivmesterens tjenestereise til Røros - september aar 1900.

Roar Stenersen

Følgende fotografier er tatt av O. W. Lund, og finnes i Jernbanemuséets fotosamling. Om O. W. Lund kan vi lese følgende i Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon:

*Lund, Ole Wilhelm 1848 - 1915, født i Horten, norsk offiser og ingeniør. 1872 - 80 ingeniør ved statens jernbaneanlegg, foretok den første utstikning av Bergensbanens høyfjellsovergang. Fra 1883 knyttet til anlegget av Ofotbanen. Planla og utførte den store malmkalen i Narvik.*

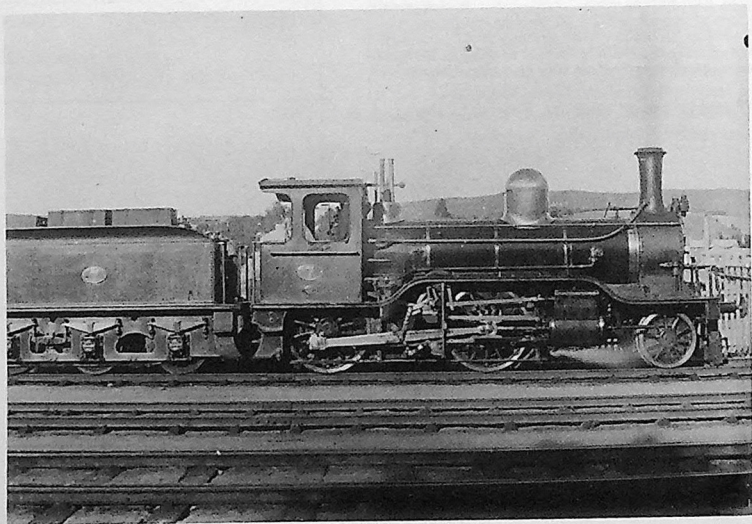
Vi tenker oss en reise fra Høland til Røros. Året er 1900.



Første etappe går med tog fra Løken til Sørumsand på Urskog-Hølandsbanen. Det er lok nr. 3 "Høland" som går foran. Loket er bare drøye to år gammelt, og har ennå all stafferingsdekoren intakt. Dessuten er lokfolkene på UHB kjent for å være nøye med lokpussen. Nr. 3 har ikke helt svart til forventningene. Hun er dyr i drift, og fyrbøterne klager over at hun er dårlig for damp.

På bakken foran loket står Theodor og Eilert Smith, samt B. Lund. Bildet er fra Fosser stasjon.

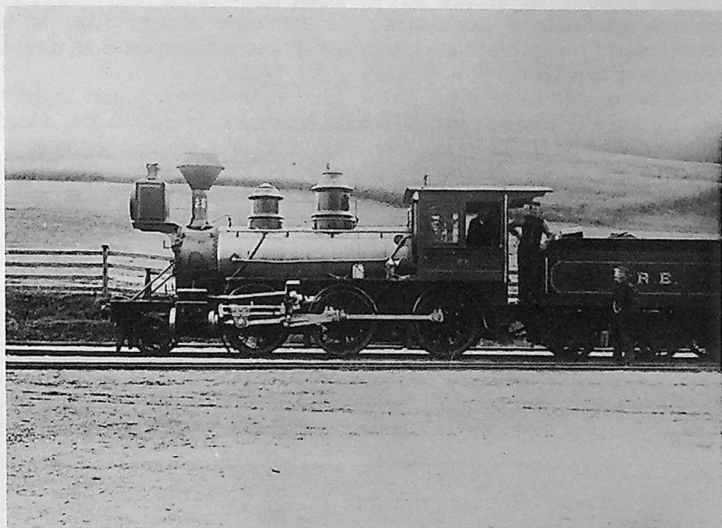
På ferden nordover må vi reise med Hovedbanen fra Lillestrøm til Eidsvold. NHJ-lok nr. 7 er bygget hos Hanomag i Tyskland i 1893, og er av Hovedbanens type B2. Loktypen er konstruert av verkmester Ole Adamsen ved NHJ, som også har patent på både løpeboggien og sleidstyringen som er anvendt.



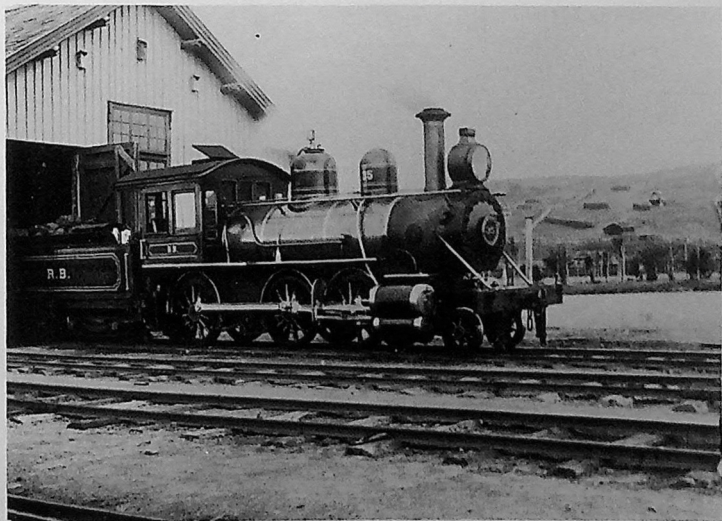
På Hamar er det togbytte til den smalsporede Rørosbanen for alle som skal videre nordover. Skjønt man kan jo ta toget fra Hamar til Otta, og derfra få hesteskyss over Dovre til Støren via den gamle Kongeveien. Så sent på året anbefales imidlertid toget over Røros.

Vårt toglok ut fra Hamar er lok nr. 25 av type XVII. Dette loket ble levert sammen med nr. 26 i 1886 fra NOHAB i Trollhättan i Sverige, til tross for sitt meget amerikanske utseende.

Det eneste avviket fra "amerikanerne" på Rørosbanen er som det vil fremgå av bildet på neste side, treakslet tender og Joy sleidstyring.



På Røros stasjon står lok nr. 35 av type XVIII (Baldwin 1896) (under)



Dette loket er ett av fire her på banen med Vuclaincompound-maskin. Maskinen virker slik at høytrykksdampen fra høyre sylinder føres til lavtrykksylindere på venstre side og omvendt. Begge sylindereparene er utvendig, anordnet over hverandre.

Lokførerne her kaller disse lokene for "Wilsondampere", men ingen vet riktig hvorfor. Det kom forresten to flunkende nye lok for bare et par måneder siden. (nr. 37 og 38 fra Baldwin), men begge disse to er ute med tog idag.

Men - nok tog for idag, nå er det på høy tid å finne et passende losji for natten. Jernbanehotellet skal være bra sies det. Der skal de visstnok ha rennende vann i hver etasje. Den tekniske utvikling lar seg visst ikke stanse.

Kilder: "Damplokomotiver i Norge" (Thor Bjerke, Trond B. Hansen, Erik W. Johansson og Svein Sando. NJK 1987)

## Mangler du noen nr. av "Tertitten"?

Følgende nr. av "Tertitten" kan tilbys:

nr. 50 (farger)	nr. 62	nr. 70
nr. 57	nr. 63	nr. 71
nr. 59	nr. 66	nr. 72
nr. 60	nr. 67	nr. 73
nr. 61	nr. 69	nr. 74
		nr. 76

### Priser:

Pris kr. 20,- pr. stk + porto. Alle samlet kr. 160,- + porto.

**NYHET: Guide (trespråklig) kr. 20,- + porto.**

Jubileumsboken: "Tertitten 1896 - 1986, kr. 130,- + porto

Bestilling sendes UHB, postboks 59, 1920 SØRUMSAND

### Rettelse:

I forrige nr. av "Tertitten" falt forfatternavnet beklageligvis ut i artikkelen om "Verksted for Urskog-Hølandsbanen. Det var driftsbestyrer Finn Halling, som hadde ført artikkelen i pennen.



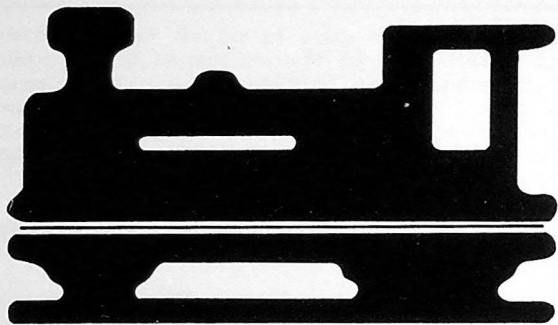
## A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

*har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand*



Caspar Storms vei 21, 0664 Oslo 6. Postadresse: Postboks 5 Alnabru, 0614 Oslo 6. Sentralbord 64 60 40



NÅ GÅR  
"TERTITTEN"  
HELT TIL...

**DS MAT**  
*senter*

FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (08) - 82 62 44

ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd., onsdag torsd., fred. 10-19 lørd. 9-14

*Nett og bedre*

**FOKUS**





## Vår,- og sommerminner



Årets fantastiske sesong ga oss 11.675 reisende. På bildet over poserer vår trofaste togkontrollør Ivar Elgstøen sammen med familien Presterud. Fru Presterud var vår reisende nr. 10.000 i 1990, og hele familien fikk selvsagt en gratis tur med banen.



Mange søndager hadde vi besøk av medlemmer fra Romerike Gammelbilklubb. Med sine tildrømte biler bidro de til å skape miljø på Sørumsand.



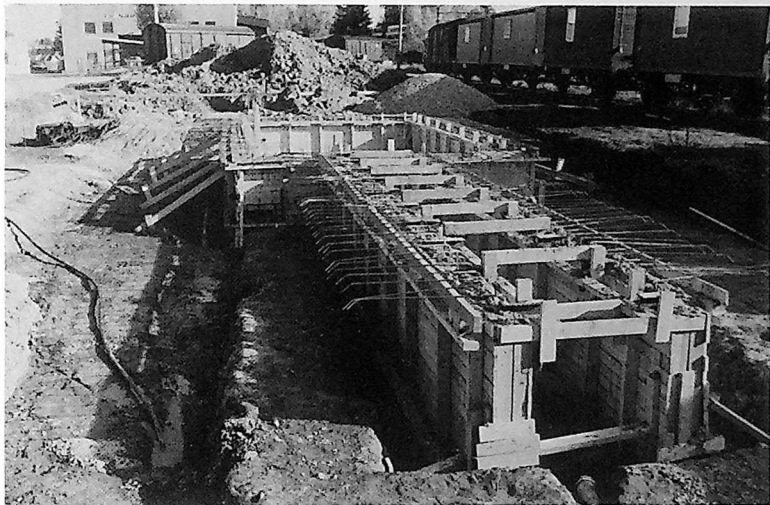
*Svein Ove  
Johnsrud  
og Knut  
Kvæmer  
Johansen i  
ferd med å  
male  
vinduer.*



*Pakking og  
pynting av  
spor ved  
herrene  
Johnsrud,  
Skråmm og  
Kapro.*

## Verksted, vogn og bane-tak

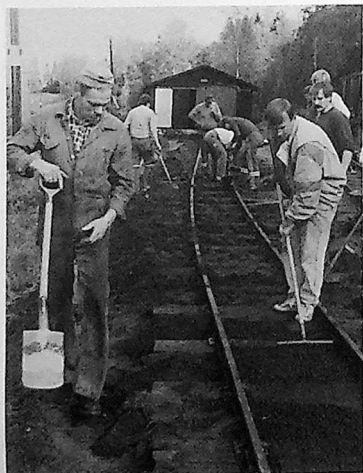
*Fotoglimt fra høstens aktiviteter*



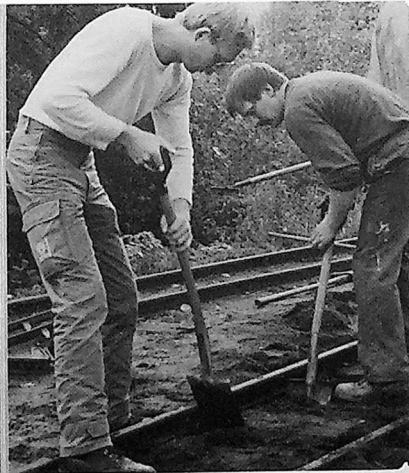
*Hele grunn-sålen på verkstedet er nå ferdig støpt. Her ser vi et glimt fra oktober, mens det ble arbeidet med støpping av den ene grava. Sporområdet på Sørumsand stasjon er kraftig utvidet (nederst).*



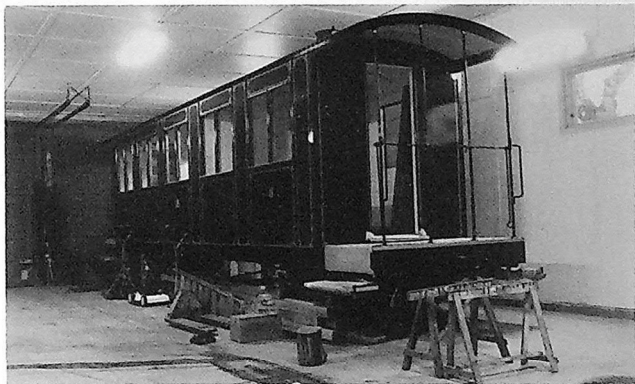
Sporet inn til vognhallen trengte sårt både løfting, svilleskifting og justering. 29. oktober ble det avholdt dugnad, og tatt et skikkelig røsk. Her ser vi fra venstre Øyvind Midtskogen, Finn Halling, Anne Hilde Gudmundsen, Ole Jonny Flateby, Vidar Skilnand, Steve Helgesen, Arne Augestad, Paul-E. Henningfeldt og Per Ivar Michalsen.



Ole Jonny Flateby og Steve Helgesen pynter det nyjusterte spor.



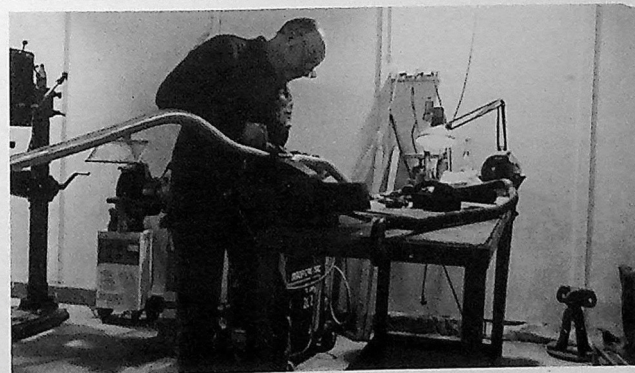
Bjørn Elnan og Paul Henningfeldt pakker.



*I buss-garajen arbeides det videre med BCo2. Det er mye som gjenstår av innretnings arbeidene.*



*Øyvind Midtskogen lager sete til 3.klasseavd.*



*Thorleif Pukkisen i jobb med deler til damploket "Prydz".*

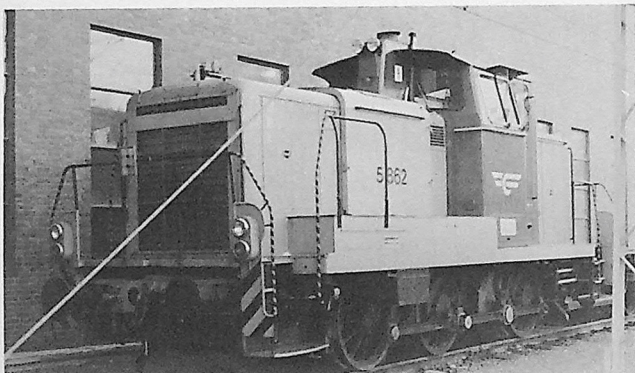


# NORSK MODELLJERNBANE ROMERIKE HOBBYSENTER

## NSB Di 5 i HO



1 : 87 HO



NMJ PRIS:  
775,-/stk

v/2 stk.  
750,-/stk  
fritt tilsendt

Endelig har Roco's flotte modell av BR 260/261 kommet i NORSK UTGAVE. Flotte kritikker i inn- og utland gjør denne modellen til den beste Di 5 som er laget. Leveres NÅ FRA LAGER !

## POLAR/NMJ Di 4



NMJ PRIS:  
kr. 2895,-

Levering  
høsten 1990

Polar og NMJ samarbeider til kundens beste. Nye Di 4 har som standard NMJ's nye FAULHABERDRIVVERK med doble svinghjul, dobbel kardangdrift, frest messing bunnplate og en genial boggekonstruksjon som sikrer topp kjøreegenskaper. I tillegg kommer den flotte overdelen med meget god detaljering, slik at Di 4 nå med rette kan kalles en SUPERMODELL, til en meget gunstig pris.

NORSK MODELLJERNBANE  
ROMERIKE HOBBYSENTER  
Strømsveien 102  
N-2010 Strømmen

Telefon: (06) 81 31 96  
Telefax: (06) 81 31 96

Bankgiro: 6201.05.04360  
Postgiro: 5 77 40 39

# Nesttun - Osbanens endeligt

Jan Deram

Av jernbaner for persontransport med sporvidde 750 mm har vi som bekjent bare hatt to stykker i Norge; UHB er den ene. Den andre var Nesttun - Osbanen ved Bergen.

For en stund siden mottok redaktøren et stort avisutklipp fra et medlem. Utklippet var fra det kristelige dagbladet "Dagen", som fremdeles utgis i Bergen. Dette utklippet var imidlertid 55 år gammelt, nærmere bestemt fra lørdag 17. august 1935. Over halve forsiden lyser overskriften "Osbanen går i neste uke på skrap-haugen" mot en.

Artiklen har to underoverskrifter, den første en tankevekker: "Den første bane i Norge som helt nedlegges på grunn av bilene", den andre med et noe lysere budskap: "Siste chance til å få reise med en av de morsomste baner som finnes."

I spalten ved siden av står det "Sørg ikke!" En kunne fristes til å ta det symbolsk inn til man oppdager at det er avisens oppbyggelige leder som står der.

Banen, som gikk fra Nesttun (den gang utenfor Bergen) til Osøyri ved Bjørnefjorden, en sidefjord til Hardangerfjorden, ble innviet i 1894, altså på samme tid som vår egen Urskog-Hølandsbane. Økonomi og geografiske forhold tilsa også her en tertiærbane, den hadde f.eks. meget krappe kurver, som stadig bød på problemer.

## "Osbanens liktog"

Avisen "Dagens" skribent har helt tydelig et spesielt forhold til Nesttun-Osbanen. Den omtales i nesten kjærlige vendinger i artikkelen som tilsammen fyller mer enn én avside.

"Osbanen, der den ligger ved siden av sin storebror Bergensbanen ved Nesttun, er en bane med veksten, fremtiden og utviklingen foran seg", ble det sagt i en festtale like etter Bergensbanens åpning i 1909. Lite ante nok den glade festtaler at banen 26 år etter skulle gå en hastig død i møte. Det er interessant å trekke paralleller til vår egen UHB, som jo også kjente gufset fra den begynnende privatbilismen og fra bus-sene i 1930-årene.

Lørdag den 24. august 1935 skulle

"liktoget" gå. Journalisten i "Dagen" filosoferer endel rundt den moderne bilismen, som så nedrig tar livet av en kjøer "venn", men undrer seg over måten banen nedlegges på: "Et realisasjonssalg med maskiner, vogner, spor og alt".

Bergensere er jo kjent for å være driftige handelsfolk, og sannelig har ikke idéen om å eksportere hele banen til Island vært fremme i perioder av banens vanskelige siste år. All den stund lokomotivene var så små, mente mange at det ikke kunne være skikkelige hestekrefter i dem, men nærmest islandsponnier, og hva var da mer naturlig enn å la en av byens velhavende skipsredere frakte hele banen nettopp til Island.

Uheldigvis var man noen år for sent ute med forslaget, idet bilismen også på sagaøya hadde begynt å få fotfeste. Som bekjent finnes det den dag i dag ikke noen jernbane på Island.

Neste forslag gikk ifølge journalisten ut på å sende hele banen til Svalbard. Skipsreder Kjøge hadde vært inne på denne tanken, for å anvende banen som en gruvebane der oppe.

## Turistbane ?

"Turister har i haugevis vært sendt den stereotype bilturen rundt Arna, mens en så hyggelig attraksjon som Osbanen med sine små lokomotiver og vogner miskjent og bortgjemt snart kjører sin siste tur. Alle turister har kjørt med automobil, men hvor mange har latt "Bjørnen", eller "Ulven" trekke seg avgårde i en sky av røk og damp?"

Det mangler ikke på forsvar for den lille

*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-à-vis Rådhuset  
Sandvika - Tlf. 54 02 27  
Lamper og småartikler

**Ørnulf Wiig**

**MASKIN A/S**

Gagaten  
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



banen, men det hjalp så lite. Det ble ingen turistbane av den heller. I stedet for får vi følge journalisten på hans siste reise med banen tur/retur.

## Med "Bjørnen" til Os

- Det gjelder å nytte chansen mens en har den, og som tenkt så gjort. Vi steg søndag inn i en av "fyrstikkeskene" (journalistens kjæle navn på de små vognene) på Nesttun, og lot "Bjørnen" dra oss avgårde gjennom den fagre Fanabygd og Osbygden. Begge lå for anledningen badet i regnstråler, og utsynet var så lite sommerlig og så trist som mulig. Men vi småkoste oss likevel inne i fyrstikkeskene med den gammeldagse påskriften "Røge Coupé". Os-banen har sine aner i Frankrike, eller rettere sagt i Fransk Belgia, der dens materiell for mer enn 40 år siden så dagens lys.

-Hvor længe har De reist med Os-banen?

-Omkring 40 år, svarer en blid konduktør som følger dette "liktoget", og jeg synes det er trist å måtte slutte nå. Jeg tror de reisende vil savne banen, og jeg har ingen tro på at bilene klarer trafikken, i et hvert fald ikke i ferietiden, sier den gamle konduktør som går gjennom vognene og klipper billetter med sin saks, mens "Bjørnen" stønner seg oppover den dryge stigningen i Rådalen frem mot Stend. "Ulven", "Bjørnen" eller "Os" bruker et par hundre kilo kull og mye vann for å trekke lassene de to-tre milene frem til Os. Kurvene er så krappe at der ikke skal store farten til før hele stasen hopper av; risikoen er dog ikke særlig stor, for høyere end 25-30 km/t klarer ikke lokomotivet å få til.

-Har banen noen gang gjort en ulykke på sig?, spør jeg lokomotivføreren, mens han lar "Bjørnen" ta sig en pust på Fana stasjon.

-I mine 26 år husker jeg bare én gang at lokomotivet under et basketak med å skyve et særlig stort tog, selv hoppet av skinnerne. Det blev straks etterpå løftet på sporet igjen, og der skjedde forøvrig ikke noget særlig. Uheld kan det ha vært, men ulykker? Nei.

Banens historie forteller forøvrig om

en serie uheld de aller første ukene i 1894, fordi linjen ikke var helt i orden og materiell dårlig. Det mest fatale skjedde dog under rasjoneringsstiden i 1918, da et tog blev sittende fast i flere dager på grund av et voldsomt snefald. Det værste var at toget hadde med sig kafferasjonen til Os. Der reiste sig et nødsstrik for kaffetørste mennesker over hele den bygd - men alle kom heldigvis fra det med livet.

## Et kappløp mellom bil og bane

Tilbaketuren om ettermiddagen blev den morsomme, både fordi solen endelig kom frem og flere passasjerer dukket opp, og fordi et "kappløp" mellom bane og biler bragte humor og latter på tilbakereisen. Flere biler kjørte jevnslid med oss en stud fra Os og oppover forbi Ulven.

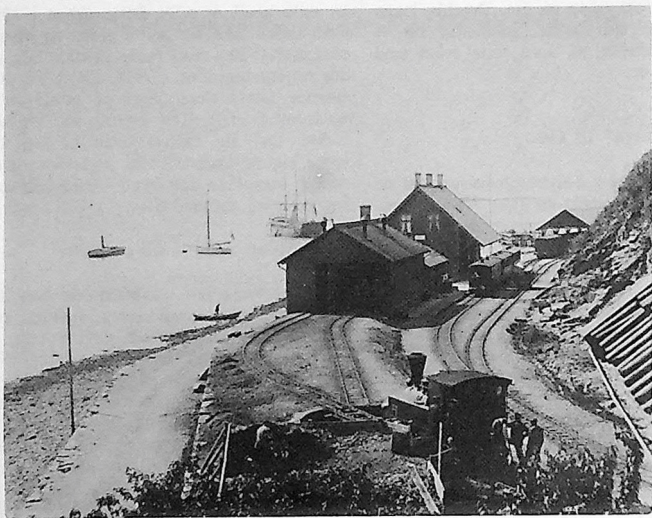
-Det værste er at de sitter i sine automobiler og ler av oss alle sammen, sa en fortørnet medpassager. Det var åpenbart at de moret sig over banen som pustet og peste avgårde alt den orket, mens motorene i deres egne kjøretøier snurret lett og ledig for halv kraft. En for én fikk de så hastverk og vinket oss farvel i en støvsky. Bare én bil blev igjen: Deri satt tre barn som aldri kunde se sig mette på dette leketog. Da vi stanset på Kalandseid for å fylde vann, stanset også bilen, og mor og de tre barn forflyttet sig straks over i vår kupé.

-Nu skal dere få oppleve Osbanen, barn, sa moren og de tre's små øine tindret av forventning. De blev sittende på helt til Nesttun, og på passende steder gjorde deres far stopp og vinket til dem fra bilen.

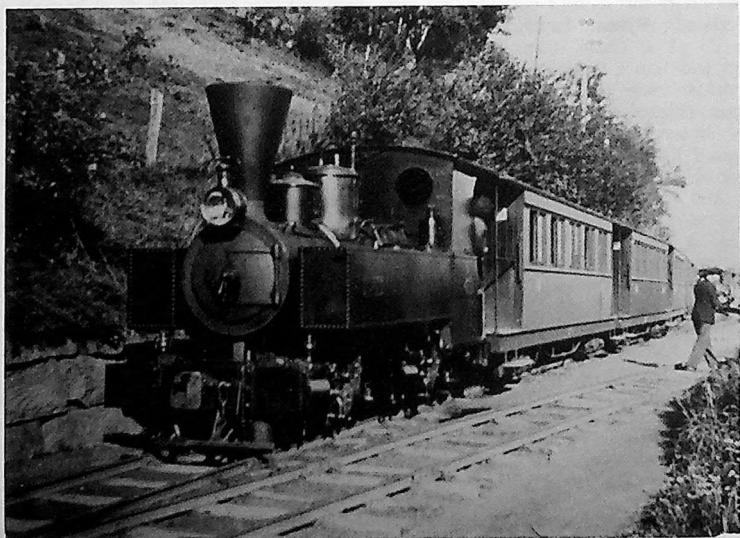
Dette viste os alle et eksempel på Osbanens overlegenhet midt i all underlegenhet. Vistnok kommer bilene dobbelt så fort frem, men for den opplevelse det er å ta Osbanen betaler en gjerne billetten ekstra. Den gir mere valuta for pengene på en dobbelt måte. For det første er billetten billigere end bilen, og for det annet sitter en dobbelt så lenge for betalingen!

## Økonomien

Osbanen har i sannhet vært en berg-og-dalbane økonomisk sett. Den er et privat aksjeselskap med Staten som aksjonær for



*Ospren  
stasjon  
i 1890-  
årene.  
Loket  
"Ulven"  
står  
foran  
svingski-  
ven.  
Et annet  
Mallet-  
lok står  
i stallen.*



*Siste tog på Nestun-Osbanen. Loket "Ulven" trekker avskjedstoget ut fra Ospren stasjon.  
(Begge fotos: Jernbanemuseets samlinger)*

kr. 140.000, og som långiver for ytterligere kr. 140.000. Dr. Krüger, som en kan si er banens "far", og dens styreformand i de første årene hadde planlagt banen ført helt frem til Hatvik. Der vilde den ha gode havneforhold og forbindelse med bygdene på østre side av fjorden. Men pengene strak ikke til lengre end til Osøren, som i alle år har ligget der uten skikkelig havn, og banen blev dermed allerede fra starten amputeret, og fikk ikke det faste tak i trafikken på Bjørnefjorden. Historien om Osbanen er historien om en serie med underskudsår den første tid; der var til å med på tale å oppgive hele driften. Heldigvis kom der i den dystreste tid et lite overskud som gav nyt mot til banen, som så fortsatte å "skrangle" iveri inntil "krigens gyldne år", da der blev liv og fart, og folk ikke lenger så så nøie på pengene. Da kjørte Osbanen op bjergets gyldne topp. Godsmengden økte slik at der endog måtte indsettes egne godstog.

Banen oppdaget at den tjente penger. Riktignok ikke til aksjonærene, men dog. Profit-interessene kan den ikke sies å ha tjent i disse 40 år. Den har til dags dato ikke utbetalt et eneste øre i utbytte til sine aksjonærer. Istedenfor å betenke disse med noget av overskuddet blev der i krigsårene og like efter brukt henimot 1/4 million kroner til ombygning av skinnegang og andre forandringer. Der blev også kjøpt et u-lyksalig lokomotiv fra Amerika, et monstrum med dobbelt så stor trækvevne som de andre. Megen hygge og glede har banen ikke hatt av "Baldwin" som blev lokomotivets navn. Det var nemlig ikke skapt for så krappe kurver som Osbanens, og hadde en u-lykkelig tendens til å vilde brenke av på midten i de værste svingene. Stort sett har "Baldwin" derfor fått stå i stallen nede på Os med alle sine ubrukte hestekrefter i behold.

### Den siste forjevnes kamp

Hvad har så Nesttun-Osbanen å stille op med mot bilene? Ombygning til bredt spor har vært på tale, likeså forlengelse til Hatvik. Men begge dele vilde nok ha vært forjevnes. Allerede i 1920-årene merkedes konkurransen fra bilene, som lekende lett var Osbanen overlegen når det gjaldt vareleveranser. Toget kunde jo ikke levere var-

ene på døren. I passasjertrafikken var den også etterhvert bilen underlegen. Den kunde ikke følge med i bilens tempo uten kostbar ombygning og innsettelse av "lyntog" av en helt annen type end de nuværende. Bilene klarer nu strekningen Bergen-Os på den halve tid av banen, og fiolk har nu slik u-rimelig hastverk nuomstunder. En kan jo spørre sig selv hvorfor?

I 1926 begynte banen å konkurrere med sig selv, idet den kjøpte op Hatlestads Bilruter, og satte op busser i konkurranse med sig selv. Overskuddet fra denne drift dekket underskuddet på banen. Ifjor utlöp Osbanens konsesjonstid, og altså idag den levetid. Men så viselig er det altså anlagt at en med en liten omskrivning av et historisk utsagn kan si: "Osbanen er død. Leve Osbilene!"

### Ordfører Tveits "avskjedsord".

Lenger inne i avisen finnes et intervju med ordfører Tveit, banens styreformann. Han beklager nedleggelsen, som han sier ikke var til å unngå, og er meget bekymret for sommerseongen 1936, når det ikke lenger finnes noen Osbane. Det hadde seg slik at områdene langs Osbanen var meget benyttede ferie og utfluktsområder for Bergens befolkning, og i sommermånedene hadde Osbanen vært den eneste mulige måten å avvikle trafikken på. Et langt tog på 10 - 12 vogner, sier ordfører Tveit, kunne ta unna 500 passasjerer på én gang, og der finnes ikke muligheter for at rutebilene kan klare det samme. Dessuten er ordføreren sterkt bekymret for veien, som på langt nær har den standard som må til. Stortingets godkjennelse av nedleggelsen kom først i juni 1935, og før denne forlåt kunne man intet gjøre med hverken veibygging eller innkjøp av nytt bussmateriell.

Den grunn som blev frigitt ved banens nedleggelse blev som ved UHB, avhendet til naboene for en rimelig penge. Alt som ikke var nødvendig blev solgt unna, banen beholdt bare den verdifulle grunnen på Osøren til garasjer, verksteder o.l.

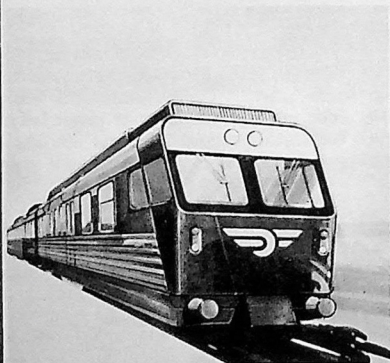
Ordfører Tveit avslutter med å i at når alt er solgt vil det skjønnsmessig innbringe ca. 100.000 kr, og det er mer enn banen hefter for i gjeld. Dessuten vil alle ansatte få tilbud om å fortsette ved bilrutene.

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

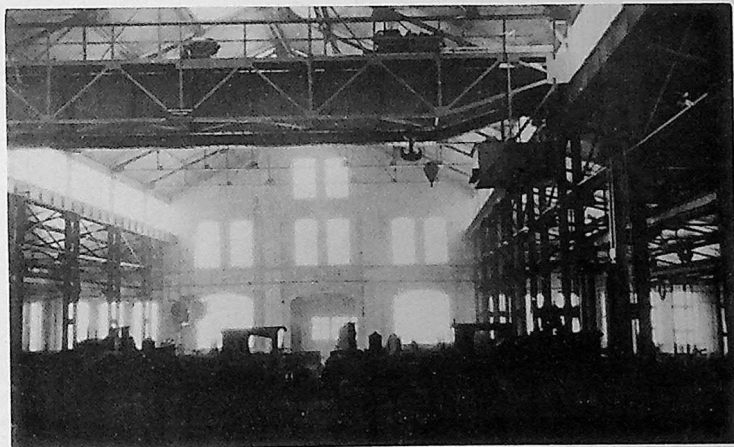
VI BYGGER MATERIELL FOR  
FREMTIDEN IDAG

**EBA** STRØMMENS VERKSTED

# NSB-verkstedet Sundlands fremtid

*Lokmestertanker ved årsslutt.*

Roar Stenersen



*Kjeleverkstedet Sundland i 1925. Smalsporlovene RIMFAXE og OD (Type V) er inne til ettersyn.*

I disse dager bygger vi vårt eget, lenge etterlengtede, verkstedsbygg i Sørumsand. Her vil vi etterhvert kunne utføre de fleste reparasjoner, bortsett fra tyngre maskinelt arbeide, såsom hjuldreining av damplokdrevhjul og større kjelearbeider.

Nettopp kjelearbeider ligger idag an til å bli noe av et problem i fremtiden. Til nå har NSB-verkstedet Sundland i Drammen hatt kjelekontrollmyndigheten, samt kjele-revisjonene for NJK og museumsbanene. Denne tjenesten (som forøvrig koster oss hundretusner) fra vst. Sundland, er intet mindre enn selve eksistensgrunnlaget for den virksomheten vi driver.

NSB har til alle tider hatt tilsyn med egne kjeler p.g.a. disses spesielle konstruksjon og bruk. Dette har ikke endret seg selv om NSB selv for lengst har sluttet med dampdrift. NSB's egne museumslok holdes nemlig i live av en hard kjerne frivillige som ofrer nær på all fritid for denne saken.

Verkstedsdriften ved NSB er, som de fleste vel har registrert, under omstrukturering. Verkstedene preges av usikker-

het og angst for fremtiden blant de ansatte; man venter. For kjeleverkstedet på Sundlands vedkommende er dette det mest truede av alle truede. For NSB er dette spesielle verkstedet det stedet man får gjort alt mulig - fra ombygging av vogner til produksjon av lysmaster. For oss er dette verkstedet helt uunnværlig for å kunne holde stammen av norske museumsdamplok i drift. Jeg tror det er på høy tid at NSB's ledelse gjøres oppmerksom på dette. I 1990 har det vært 10 damplok i drift i Norge. I løpet av de neste 2-3 årene vil vi blåse liv i ytterligere 4 maskiner. Kjelene på hvert av disse lokene skal til hovedrevisjon (HR) hvert 10. år, samt til lett revisjon (LR) hvert tredje år imellom. Avhengig av kjelens alder og tilstand tar arbeidet med en HR idag fra 3-4 måneder til ett år eller mer. Sundland har også kom-

---

petanse til å bygge nye kjeler, sogar i klinket utførelse. Selveste Norske Veritas uttalte for flere år siden at denne byggemåten var umulig å få utført i Norge.

NSB's verkstedsdrift vil i fremtiden i sterk grad få krav om lønnsom drift. Allerede idag er kjelearbeidene god forretning for verkstedet, det er arbeide for 2 - 3 mann på heltid. Tross dette er det for tiden bare én mann som arbeider med kjeler, og det later ikke til å være noen vilje til å lære opp nye fagfolk i dette høyst tradisjonsrike håndverk.

En annen side av samme sak er at ingeniør og kontrollfunksjonene opprettholdes på et rimelig nivå, spesielt hvis man går igang med å endre opprinnelige konstruksjoner, og nye beregninger må utføres. I dagens situasjon er det viktig å poengtere at det finnes et marked for kjeleverkstedet. Det kommer også stadige henvendelser fra Sverige og Danmark om mulighetene for kjele revisjoner i Norge. Sundland kunne således lett skaffe seg arbeid fra utlandet i stille perioder her hjemme.

Hvis NSB innser dette, mener jeg vi kunne komme til en ordning vi alle kan leve med.

---

# "Tertitten"

ønsker alle sine lesere og sine forbindelser

# GOD JUL

OG

# GODT

# NYTTÅR !

petanse til å bygge nye kjeler, sogar i klinket utførelse. Selveste Norske Veritas uttalte for flere år siden at denne byggemåten var umulig å få utført i Norge.

NSB's verkstedsdrift vil i fremtiden i sterk grad få krav om lønnsom drift. Allerede idag er kjelearbeidene god forretning for verkstedet, det er arbeide for 2 - 3 mann på heltid. Tross dette er det for tiden bare én mann som arbeider med kjeler, og det later ikke til å være noen vilje til å lære opp nye fagfolk i dette høyst tradisjonsrike håndverk.

En annen side av samme sak er at ingeniør og kontrollfunksjonene opprettholdes på et rimelig nivå, spesielt hvis man går igang med å endre opprinnelige konstruksjoner, og nye beregninger må utføres. I dagens situasjon er det viktig å poengtere at det finnes et marked for kjeleverkstedet. Det kommer også stadige henvendelser fra Sverige og Danmark om mulighetene for kjele revisjoner i Norge. Sundland kunne således lett skaffe seg arbeid fra utlandet i stille perioder her hjemme.

Hvis NSB innser dette, mener jeg vi kunne komme til en ordning vi alle kan leve med.

# "Tertitten"

ønsker alle sine lesere og sine forbindelser

# GOD JUL

OG

# GODT

# NYTTÅR !



Tidlig en søndag morgen i september er 24b 236 med tenderen først på vei fra lokstallen til plattformen på Kongsberg stasjon.

## Med damp på Numedalsbanen !

Jan Deram

Søndag 16/9 var det duket for store opplevelser langs Numedalsbanen. NJK og Nye Numedalsbanen A/S arrangerte damputflykt Kongsberg - Rødberg t/r. Avgang Kongsberg var lagt til kl. 09.30, og det innebar at folk med bopel i f.eks. Oslo måtte opp på et heller ugudelig tidspunkt til søndag å være. Men hva gjør vel det, når en oppdager at solen skinner fra fullstendig skyfri himmel, og man umiddelbart skjønner at dette vil bli en av høstens fineste søndager på så mange måter.

Altså står man glad og fornøyd opp kl. 06.30, vekker sin toginteresserte, yngste sønn, og er på vei til Kongsberg etter et heller raskt morgenstell og en enda raskere frokost.

På Kongsberg stasjon er man ingenlunde ensom, selv om man ankommer ca. 3/4 time før avgang. Dampentusiaster i alle aldre og fasonger skuer bortover mot lokstallen, der store hvite dampskyer forteller at det nok ikke er så lenge før noe skjer. Etter en kort stund høres en god, gammeldags dampfløyte, og utallige fotoapparater og videokameraer rettes mot lokstallområdet

idet 24b 236 kommer sigende mot oss med tenderen først. Inn i spor 2 bærer det, og så ut igjen for å hente dagens vognslerke: seks gamle teakvogner av ulik årgang.

Såsnart toget er satt opp i spor 2, er det bare å finne seg en god plass. I spor 3 stanser morgenekspresen til Stavanger, og endel morgentrette reisende våkner plutselig til live ved synet av et skikkelig dampptog klart til avgang i sporet ved siden av. Ut av Stavangertoget velter forøvrig flere lass med dampvenner som "elger" over til spor 2 for å finne seg plasser. Sannelig dukker det opp et hyggelig reisefølge; nemlig den ikke u-

kjente UHB-er Ole Jonny Flateby, som også akter å tilbringe denne praktfulle høst-søndagen på Numedalsbanen.

Kl. 09.40 fløyter 236, og vi glir ut fra Kongsberg og penses inn på Numedalsbanens spor, som herfra til Rollag faktisk er opprustet og holder god standard med 35 kgs. skinnegang. Grunnen til dette er at NSB fortsatt kjører godstog frem til Rollag. 236 langer ut så godt den kan, og trafikken på riksvei 8 i retning Rødberg er påfallende stor til søndag formiddag å være. Vi som sitter i toget er vitner til endel selsomme og halsbrekkende manøvrer foretatt nærmest i blinde, og med en fart på 50 - 60 km/t med én hånd på rattet, den andre om videokameraet, ett øye på veien og det andre i søkeren på videoen. Utrolig at det ikke skjedde noen uhell, når så og si samtlige veiførende gjorde noe helt annet enn å kjøre bil. De stakkars bilistene som ikke hadde noen interesse av det som foregikk på jernbanen ved siden av dem virket mildt sagt fortvilet.

## Oppover Numedal

Etterhvert som vi tøffet oppover dalen, og passerte Svene, Lampeland og Flesberg, la vi merke til at det var mye folk ute for å se på. Det var tydeligvis lenge siden det hadde vært damptog å se på banen, og enkelte steder var faktisk flaggene heist i anledning dagen. På de stasjonene der toget stoppet fikk vi med oss nye lokalreisende; mange var gamle numedøler som ville gjenoppleve "gamle" dager.

Over høytaleranlegget ble det fortalt om Numedalsbanen, annonsert salgsartikler og matsalg, og etter en stund kom en trillevogn av Togservice's første type, hvorfra man kunne leske seg med drikke og meske seg med gårdsdagens bakverk fra bakeren på Veggli.

På Rollag slutter NSB's herredømme over linjen, og herfra til Rødberg er det Nye Numedalsbanen A:S som ut året har konsesjon på trafikken. Herfra og opp er linjen i noe dårligere stand, og i tillegg er alle sikringsanlegg satt ut av drift, slik at toget måtte stoppe foran alle planoverganger, og veien sperres av togbetjeningen.

"Veggli, 45 minutters opphold og ser-

ving av lapskaus", lyder det i høytaleranlegget idet vi siger inn mot perrongen.

Loket er tørst, men vanntårnet vekkl!

Brannbilen fra Rollag blir løsningen. Mens de reisende hygger seg med deilig lapskaus i det vakre været, sørger Rollag brannvesen for at loket får slukket tørsten.

Vi "haster" videre oppover dalen, og passerer Kjerre med en staselig stasjonsbygning til holdeplass å være. Neste stopp er Kravikfjorden, og en god stund bærer det nå langs fjorden, før vi etterhvert legger dalbunnen under oss og stiger forholdsvis bratt. 235 sliter seg oppover, og forklaringen på denne plutselige stigningen får vi over høytaleren: Numedalsbanen var engang tenkt som en del av en Bergensbane mellom Kongsberg og Geilo. For å vinne høyde nok til å komme over fjellet til Geilo ble denne stigningen lagt fra Gvammen og nordvestover. Linjen ned til Rødberg var tenkt som en sidelinje.

## På Rødberg

Nå ble det aldri noen Bergensbane gjennom Numedal, så derfor faller linjen like bratt igjen idet vi nærmer oss Rødberg. Kurven inn til stasjonsområdet er meget krapp (180 meters kurveradius), og toget stoppes før kurven for at betjeningen skal kunne slakke koblene mellom vognene. Gangfart til tross skriker det stygt i hjulflenser og knaker i koblinger idet kurven passerer og vi stopper ved linjens endepunkt.

På Rødberg skal loket vendes, og det skal ha vann. 236 kobles fra og kjører rundt togsettet og bort til svingskiven som ennå ligger der intakt. Vanntårnet derimot er nok borte her også, så den medbrakte vannslange kobles i en nærliggende kum, og tenderen fylles opp igjen. Det er ikke små mengder med vann som går med.

Det blir ikke så lange oppholdet på Rødberg, bare en kort time. Klokken er allerede langt på dag, og etter ruten skal vi være tilbake i Kongsberg kl. 17.06.

## Tilbaketuren

236 strever seg tilbake gjennom den skarpe kurven og oppover stigningen. På toppen stanser vi igjen for å stamme koblene. Så bærer det nedover Numedalen



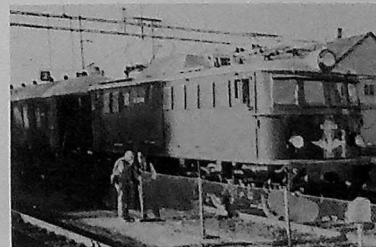
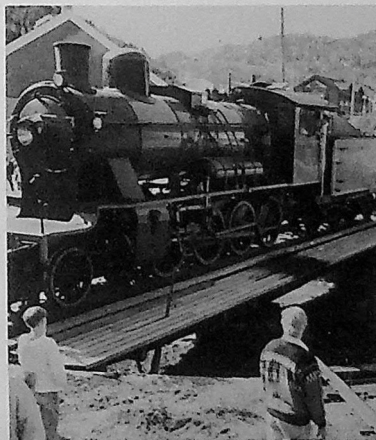
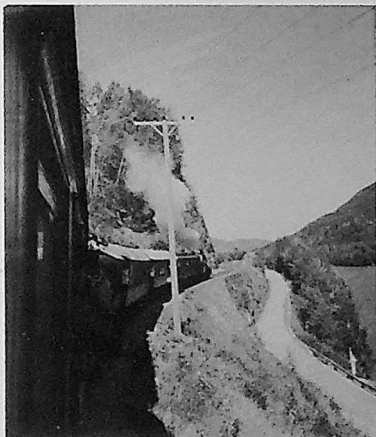
igjen med stopp ved planovergangene for å sikre disse. De lokalreisende går av igjen etterhvert som vi stopper på stasjonene nedover dalen. Bilkjøringen parallelt med banen blir nå om mulig enda mer hasardøs ettersom det nå er atskillig flere hyttefolk på vei hjemover, godt blandet med de videofil-mende togentusiastene.

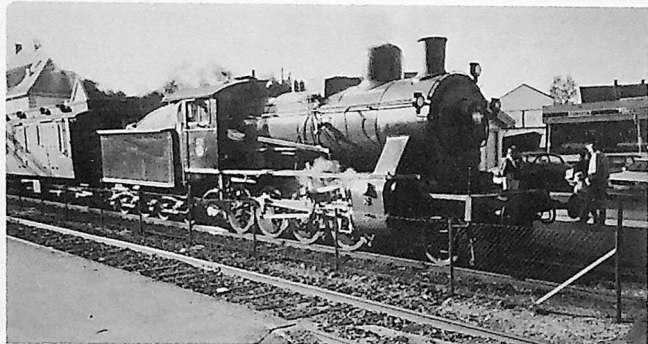
På Veggli venter brannbilen igjen, og såfort loket har fått slukket tørsten bærer det videre. I vår vogn kommer det på en ung dame som har funnet ut at hun heller ville ta toget enn å sitte og humpe på bussen ned til Kongsberg. Hennes eneste "problem" er at hun er redd for å miste toget til Oslo, idet vi er ca. 20 minutter forsinket. Konduktøren beroliger henne med at 502 til Oslo skal få beskjed om at vi har med mange reisende. Raskt bærer det nå nedover mot Kongsberg, og presis kl. 17.15 ruller vi inn i spor 2. De reisende i 502 gjør store øyne når de ser hva som passerer dem i sporet ved siden av, og vi smiler og nikker til dem idet vi går av toget. 236 kobles fra, og bakker gjennom spor 3 bort til lokstallen der den skal stå om natten. En god håndfull entusiaster blir stående igjen på stasjonsområdet og enkelte lurer svært på hva som skal skje med vognene som blir stående igjen.

Artikkelforfatteren og sønn begir seg mot bilen, og har akkurat tenkt å starte på hjemturen, da yngstemann plutselig roper: "Pappa, der kommer et grønt El-lok!" Og sannelig - der kommer grønne, nyrestaurerte El 8 - 2060 glidende og kobler seg til vognene som skal tilbake til Vikersund og Krøderbanen. Det betyr ut av bilen og bort på perrongen iført fotoapparat. Loket foreviges, og nå er tiden moden for en rask retur i retning Oslo, idet man hadde tilsagt sitt nærvær kl. 19.00 til kaffe hos gode venner på Slependen.

En fenomenal høstdag med damp og nostalgi var til ende, ..... "og alle var enige om at det hadde vært en fin dag!"

*Øverst til høyre ser vi toget på vei langs Norefjord. I midten har vi nådd frem til Rødberg, og loket er iferd med å tørnes på svingskiven. Her brukes som man vil se god, gammeldags håndkraft. Nederst: Reisen er slutt, 236 har gått til hvile i lokstallen, og El 8 - 2060 i grønt leveranseutseende har kommet for å trekke vognene ned til Vikersund.*





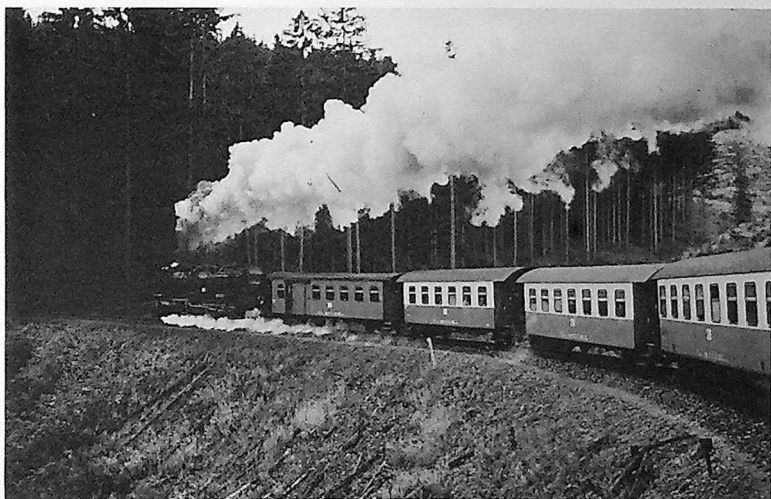
*Klokken er 09.40, og lok 24b 236 er klart til å legge iver oppover Numedal.*



*40 minutters stopp på Veggli. De som ikke spiste lapskaus studerte ivrig 236 mens det ble fylt vann på tenderen.*



*Hadde det ikke vært for de moderne bilene kunne dette vært et bilde fra "de gode gamle dampdager." Bildet er tatt under oppholdet på Veggli.*



*I stigningen fra Wernigerode til Drei Annen Hohne, 8.10-90.*

## Reisetips: Tyskland (øst)

Erik Borgersen

Med samlingen av Tyskland har det tidligere DDR rykket nærmere som et lettvent og interessant reisemål. Bare en dags, eller natts reise fra Oslo kan du oppleve dampdrevne smalsporbaner i ordinær drift, gammeldagse stasjonsanlegg og idylliske fagverksbyer med brostensbelagte gater. Severdighetene er mange for deg med tog og nostalgi i blikket, men vær rask! Endringene skjer fort, så du bør ikke nøle med å legge på tur.

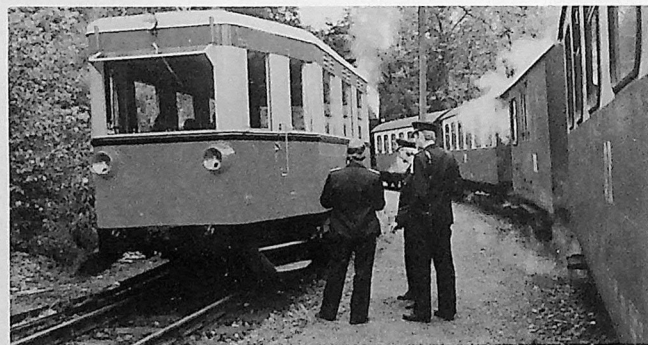
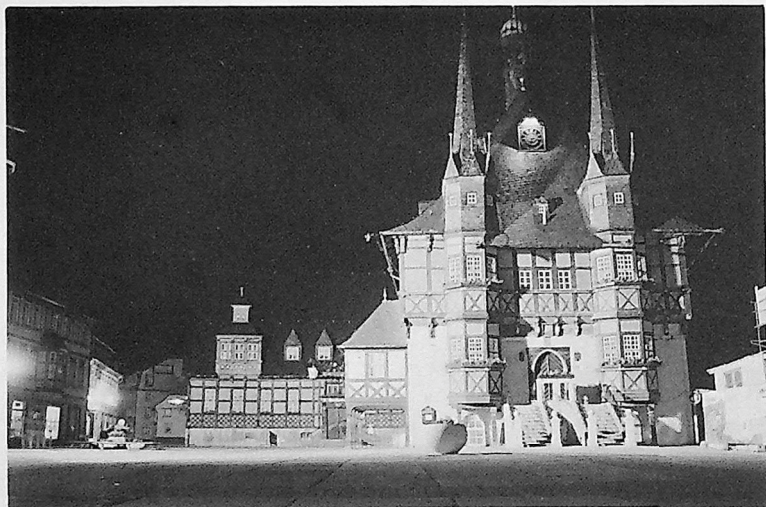
Det tidligere Øst-Tyskland er som en tidsmaskin fortsatt - så lenge det varer. Vi var der i oktober, og trakk inn inntrykkene få dager etter samlingen. Vi gikk inn på jernbanestasjoner der intet så ut til å være endret siden før krigen. Ingen moderne billettluke, ingen asfalt på perrongene (men brostein), ingen betongoverbygg, ingen moderne anviserlegg - rene museer. Joda, du finner øst-europeisk etterkrigsarkitektur også, men det er i mindretall.

I de byene som ble spart for store ødeleggelser under krigen er bybildene godt bevart. De har overlevd rett og slett fordi det ikke har vært midler til å bytte ut vinduer og dører, eller til store saneringer. Dessuten har det

også vært gjort store restaureringsarbeider. Kanskje virker det litt loslitt mange steder, men for nostalgikeren som er fed-up av betong, asfalt og neon er det helsebringende å rusle gatelangs.

### Bilen

Ting skjer, imidlertid. Mest påtagelig er økningen av bilbruken. Det ser ut til at det var bil som sto øverst på ønskelisten for herr og fru øst-tysker. Når så veinettet og gateplanene i byene er på ca. 1950/60-nivå sier det seg selv hvilket kaos som blir. Endeløse bilkøer og bilulykker er resultatet. Den moderate bilbruken var jo en av DDR-statens få positive sider. Allerede nå var "Trabant"ene kommet i



*Rådhuset i  
Wernigerode,  
en nydelig  
"fagverksby".  
(E.Borgersen).*

*Kryssing med  
skinnbuss i  
Magdeleprung  
(Kjell Næstøl)*



*Erhvs-lokore  
på Harzquer-  
og Seletalbahn  
er massiv!  
Her nr. 7237  
i Gemrode.  
(Kjell Næstøl)*

mindretall, og vest-tyske bilmerker i flertall.

I butikkene har vestlige varer kommet for fullt, og de positive endringer er til å ta og føle på. Du er ikke lenger overvåket, og kan gå inn på hvilket som helst Gasthof og spørre "Gibt's Zimmer frei?". Det er nok mat på restauranten og de har alt som står på menyen.

Byene er interessante, men du som leser Tertittent er selvfølgelig opptatt av hvor damp'en er og hva som er dagens situasjon ved jernbanen.

Deutsche Bundesbahn og Deutsche Reichsbahn er fortsatt to selskaper. Det skal investeres store beløp i DR de kommende år, og allerede nå har enkelte avdelinger i de to stats-selskapene blitt samordnet. Eksempler er opplæring, nyanskaffelser og nostalgis-avdelingene (de som står for bevaring av eldre materiell og driver veterantogkjøring på linjenettet).

## Nedkjørt

Infrastrukturen til DR er elendig. Skinnegang er nedkjørt og sikringsanleggene er gamle (OBS: Wiretrekk og semaforer). Vi skal huske på at mens BRD fikk Marshallhjelp ble Øst-Tyskland "robbed" etter krigen; Fra DR tok russerne med seg samtlige anlegg for elektrisk drift og det ene sporet ved mange dobbeltsporbaner. Siden ca. 1960 har det ikke vært lagt ned normalsporbaner i DDR, men nå ligger alt an til investeringer i hovedlinjene og sanering av sidebaner.

Hva som vil skje med de tallrike smalsporbanene er uvisst. Det ser ut til at det fortsatt vil være drift ved de fleste av dem, men noe godt trafikkgrunnlag er det ikke. Interessen for bevaring og kjøring av damp for publikum er utbredt i Tyskland, men smalsporbanen som ordinært transportmiddel i konkurransen med Audi'er og Mercedes. Vel, vi skal ikke spå det her, bare slå fast at tog i 30 km/t ikke har de beste odds. Heldigvis er noen strekninger statlige "Denkmaler".

## Damp

Hvor er det damp? Det er ikke ordinær dampdrift på normalsporbanene til DR. Men statsbanen er meget aktiv i bevaringsarbeidet, og det arrangeres stadig utflukter. Dessuten kan du også støte på museumslok som for tilfelle plutselig har blitt satt inn i et ordinært tog. Fortsatt rapporteres det om slik bruk. Mangler man en diesel, så varmer man litt på lokstallens tradisjons-lok og vips, så kommer lokalen med damp en dag.

I området rundt Meiningen i delstaten

Thüringen prøves damplok som har vært inne til revisjon gjerne i ordinære tog. Verkstedet i Meiningen er hovedverksted for normalspordamp ved DR, og er påtenkt å bli det fremtidige damplokkverksted for hele Tyskland.

Det er altså til smalsporbanene man må reise for å se damp i action. Har du vegring mot smalspor pga. at smalporlokkene er "så små"? På øst-tysk smalspor går det lok som ruver! Standard-lok fra etterkrigstiden er i flertall.

## En runde

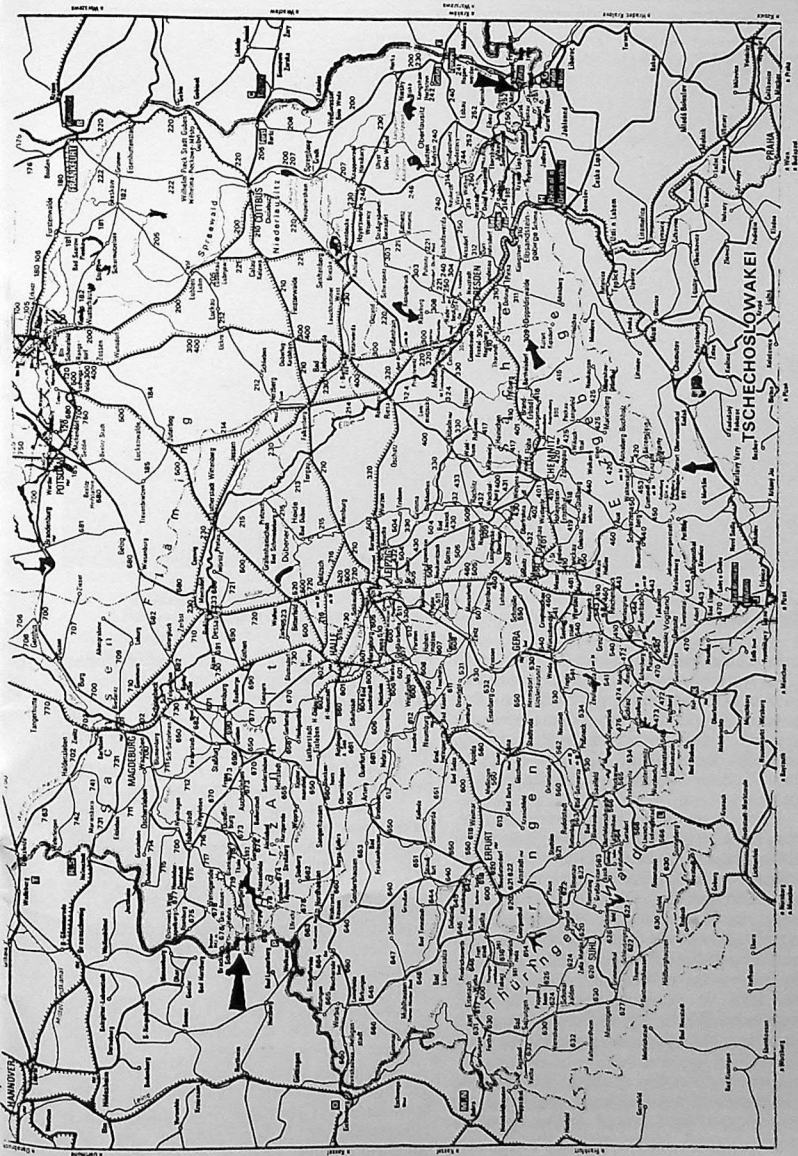
Nærmest Oslo, hadde vi nær sagt, starter vi rundturen. På Rügen, den øya du havner på når du tar fergen fra Trelleborg til Sassnitz, går 750 mm. banen Putbus-Göhrn. Banen trafikkeres med enhetslok, men du kan også finne lok fra privatbanetiden der. Banen har enkelte stigninger som lar lokene vise hva de duger til. I Göhrn er det overnattingsmuligheter.



Smalsporbanen Putbus-Göhrn ligger nærmest Oslo... Her et av de gamle lokene fra privatbanetiden på vei mot Putbus i oktober 1983. (E.Borgersen)

Den andre smalsporbanen helt i nord er 900 mm.strekningen fra Bad Doberan til Kühlungsborn, like utenfor Rostock. Også den grei å komme til på en weekendtur, f.eks. via Gedser-Warnemünde. Banen er meget idyllisk





TSCHECHOSLOWAKEI

1:100,000

1:100,000

1:100,000

1:100,000

1:100,000

1:100,000

1:100,000

1:100,000



*I Eisfelder Thalmühle deler banen seg retning Wernigerode hhv. Hasselfelde. Her venter et tog fra Wernigerode til Nordhausen på avgang. I stasjonsbygningen er det en udmerket liten Bahnshofsbuffet. (E.Borgersen)*

med flere landsbyer der banen går igjennom i gata. En typisk "chaussèbane". Det er tett trafikk der, i korrespondanse med normalsporet i Bad Doberan. Dampdriften er i faresonen, det foreligger planer om elektrifisering og sporveisdrift. Både "Molly" som toget kalles, og Putbus-Göhren krever hver for seg en dags besøk.

I Harz finner du det største smalspørnettet, med et linjenett på omlag 100 km. Sporvidden er 1000 mm. Det er Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn og Selketalbahn. Disse banene ble omtalt i Tertitten nr. , siden den artikkelen ble skrevet er strekningen Stiege-Straßberg gjenoppbygget og de to banenettene har dermed forbindelse. Malletlokene er imidlertid ikke i drift, bortsett fra et som er tradisjonslok. Nå kjører man de store enhetslokene også på Selketalbahn. Banen opp til Brocken, som lå i grensesonen, skal gjenåpnes antagelig til neste år.

Banene i Harz er et "must" for damp og smalsporinteresserte! Linjene går gjennom skogsterreng og med krappe kurver og sterke stigninger (opptil 40 promille). Det er stor trafikk på flere av del-strekningene. Hva med 4

dampende tog samtidig i Drei Annen Hohne, eller fullt pådrag oppover gjennom skogene fra Eisfelder Thalmühle?

### God mat

På flere av stasjonene er det hyggelige små bahnshofsbuffeter med god mat og godt drikke.

For de som ikke bare har damp og kull i blikket kan vi også anbefale de to nydelige byene Wernigerode og særlig Quedlinburg, der tiden har stått stille lenge. En liten advarsel imidlertid: Harz-området ligger nær vest-Tyskland og i weekendene er banene der et yndet utfluktsmål for "tusiaster" fra det tidligere vest. Kanskje best å ta sikte på noen vanlige ukedager. Du bør beregne tre dager i området, i hvert fall.

Diesellok har allerede kommet i drift på Harzquerbahn. Det er normalsporlok, type 110, som har fått 3-akslede boggier.

Sørover fra Harz kommer du til Thüringen, der det er flere interessante byer å besøke. Sporveisnettet i Thüringer Wald ut fra Gotha er interessant, og i Meiningen er det altså damplokkverksted. Drar vi videre østover til Sachsen kan vi reise til Annaberg-Bucholz og





*Diesellok tas nå i bruk på smalsporet i Harz. Det er normalsporkort av type 110 som får tre-akslede bogger. Her 199 871 i Elend. Lokene virker litt overdimensjonerte på smalsporet... (Kjell Navestad)*

smalsporbanen Cranzahl-Oberwiesenthal, helt nede ved grensen til Tsjekkoslovakia.

Like ved Dresden ligger smalsporbanene Coßmannsdorf-Kurort Kipsdorf og Radebeul Ost - Radeburg.

Helt i det sørøstlige hjørne av landet ligger byen Zittau med 750-mm-banene til Jonsdorf og Kurort Oybin. Banene har vært truet av nedleggelse, men ser ut til å overleve.

I byen Görlitz ligger hovedverksted for smalspor-banene. Imidlertid ser det ut til at disse oppgavene skal overtas av Meiningen.

## Berlin

Reiser man til Tyskland så må man besøke Berlin. Berlin er verdensbyen som jo har stått helt sentralt i det siste års (les: dette århundres) utvikling i Europa. Kanskje har noe av det spesielle blitt borte etter at muren forsvant, men Berlin er verdt et besøk. Ennå en tid vil man kunne merke kontrastene mellom den østlige og vestlige delen av byen. Og byen er spekket med restauranter, kneiper og barer. Det er en "intens" by.

Tilstrømmingen av turister og av øst-tyskere har nærmest sprengt byen, og det blir anbefalt å bestille overnatting. Ellers er det romformidling på Bahnhof Zoo.

Med åpningen av muren skjedde det mye på lokaltrafikk-fronten. Siden 1961 var det noen

S-banestasjoner og U-banestasjoner på østlig side av muren som ble stengt. Det skjedde fordi disse banene gikk til og fra den vestlige delgen. Andre linjer ble stoppet ved muren.

Nesten like fort som de ble stengt for snart 30 år siden, ble de gjenåpnet, stasjonene og linjene fra dengang. Så den merkelige opplevelsen det var å passere gjennom U-banestasjoner - med fullt lys på - nøyaktig slik de så ut i 1961, den opplevelsen får man ikke i dag. Og godt er det.

En rekke jernbanelinjer blir gjenåpnet i Berlin, og det ser ut til at sporvognslinjer fra øst bygges tilbake inn i vest.

Berlin har også et jernbanemuseum, og mange spennende stasjoner. Du trenger nok noen dager der!

De østlige delstatene i Tyskland tilbyr oppdagelsesferd for den jernbaneinteresserte. Likefullt er det massevis av andre attraksjoner, disse landområdene har jo stått sentralt i Europas historie og kultur. Byer som Wittenberg, Weimar, Leipzig, Potsdam, Dresden, Chemnitz, Erfurt, med mange flere klinger i ørene...

## Til det østlige Tyskland

*Med bil kan du velge mellom flere fergemuligheter, f.eks. Trelleborg-Sassnitz, Gedser-Warnemünde eller over Puttgarden. Veiene i det tidligere DDR er dårlige og trafikken er stor. Med bil er du selvfølgelig mest fleksibel.*

*Fly til Berlin og tog rundt om i landet er en grei kombinasjon som sparer deg for litt tid. Flere flyselskaper har nå ruter på Berlin.*

*Tog er vel den reisemåten som flertallet av "Tertitten"s lesere foretrekker. Det er flere alternativer. Her er tre av dem, og som vi vil anbefale.*

1. Fra Oslo 17.00 til Hamburg 8.33. Videre er det et utall av alternativer: Enten fra Lübeck retning Rostock, Hamburg-Berlin over Büchen, Hamburg-Hannover-Magdeburg, Hamburg-Eichenberg-Nordhausen(-Halle), Hamburg-Bebragerstungen(-Erfurt/Meiningen), m.fl.

2. Fra Oslo 23.00 til København. Derfra med "Neptun" via Gedser-Warnemünde-Rostock til Berlin 19.21 (Lichtenberg).

3. Fra Oslo 11.00 til Berlin (Lichtenberg) 7.16, over Trelleborg-Sassnitz. (OBS: Russisk sovevogn fra Oslo fredager, ellers sovevogn Malmø-Berlin.

For å nytte seg av DB's tilbud Sparpreis og SuperSparpreis må man reise over Puttgarden. Fra mai til neste år kommer DR med i Interrail-ordningen. Interrail v. 2 uker koster kr. 1800,-

**956 Putbus-Göhren (Rügen) und zurück**

(Schmalspurbahn)

Km	Rüd. Gröfwald	Zug Nr.	110102	110103	110104	110105	110106	110107	110108	110109	110110	110111	110112	110113	110114	110115	110116	110117
0,0	Putbus X (u)	ab	5:02	6:10	7:07	8:17	9:29	10:31	11:28	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30
2,2	Beuchow (u)	ab	5:13	6:22	7:19	8:31	9:44	10:46	11:43	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45
3,4	Posewald X (u)	ab	5:20	6:30	7:27	8:40	9:53	10:55	11:52	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54
6,1	Seelitz (u)	ab	5:30	6:40	7:37	8:50	10:03	11:05	12:02	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04
8,1	Serans X (u)	ab	5:40	7:01	7:59	9:12	10:25	11:27	12:24	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26
10,9	Blinz (u)	ab	5:58	7:09	8:07	9:20	10:33	11:35	12:32	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34
12,7	Jagdehofs X	ab	6:07	7:20	8:18	9:31	10:44	11:46	12:43	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45
14,6	Gartzitz X (u)	ab	6:15	7:30	8:28	9:41	10:54	11:56	12:53	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55
19,1	Sellin (Höge)	an	6:00	7:31	8:09	9:08	10:11	11:35	12:00	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01
20,4	Boabe	ab	6:02	7:36	8:15	9:13	10:17	11:40	12:05	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06
22,1	Philippshagen X (u)	ab	6:09	7:40	8:19	9:17	10:21	11:44	12:09	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10
4,52	Göhren (Rügen)	ab	6:17	7:48	8:25	9:23	10:27	11:50	12:15	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16

**678 Wernigerode - Drei Annen Höhe - Eisfelder Talmühle - Nordhausen Nord und zurück**

Km	Magdeburg Hbf 700	Halberstadt	Wernigerode 675																		
Km	Magdeburg	Halberstadt	Wernigerode	110101	110102	110103	110104	110105	110106	110107	110108	110109	110110	110111	110112	110113	110114	110115	110116		
0,0	Wernigerode X (236 m) 675	ab	6:55	7:55	8:50	9:22	9:58	11:07	11:57	12:50	13:34	14:19	15:03	15:47	16:31	17:15	18:00	18:44	19:28	20:12	
1,0	Wernigerode Waidstedt (238 m)	ab	6:58	8:00	8:55	9:30	10:03	11:11	12:01	12:54	13:38	14:23	15:07	15:51	16:35	17:19	18:04	18:48	19:32	20:16	
2,5	Wernigerode Krumke (256 m) 675	ab	6:46	8:06	9:01	9:35	10:09	11:13	12:03	12:56	13:40	14:25	15:09	15:53	16:37	17:21	18:06	18:50	19:34	20:18	
4,0	Wernigerode-Hasserode (260 m)	ab	6:50	8:10	9:05	9:40	10:14	11:18	12:08	13:01	13:45	14:30	15:14	15:58	16:42	17:26	18:11	18:55	19:39	20:23	
5,0	Steinere Röhre (260 m)	ab	6:52	8:12	9:07	9:42	10:16	11:20	12:10	13:03	13:47	14:32	15:16	16:00	16:44	17:28	18:13	18:57	19:41	20:25	
14,1	Drei Annen Höhe X (540 m)	ab	6:59	8:19	9:14	9:49	10:23	11:27	12:17	13:10	14:03	14:47	15:31	16:15	17:00	17:44	18:28	19:12	19:56	20:40	

Km	Magdeburg	Halberstadt	Wernigerode	110117	110118	110119	110120	110121	110122	110123	110124	110125	110126	110127	110128	110129	110130	110131	110132
11,1	Drei Annen Höhe X (540 m)	ab	7:30	8:50	10:14	10:22	11:02	12:02	12:57	13:44	14:31	15:18	16:05	16:52	17:39	18:26	19:13	20:00	20:47
19,9	Eisend (500 m)	ab	7:39	8:59	10:23	10:31	11:11	12:11	13:06	13:53	14:40	15:27	16:14	17:01	17:48	18:35	19:22	20:09	20:56
27,1	Borse (465 m)	ab	7:59	9:19	10:43	10:51	11:31	12:31	13:26	14:13	15:00	15:47	16:34	17:21	18:08	18:55	19:42	20:29	21:16
30,7	Benneckenstein (530 m)	ab	8:09	9:29	10:53	11:01	11:41	12:41	13:36	14:23	15:10	15:57	16:44	17:31	18:18	19:05	19:52	20:39	21:26
41,0	Tiefenbochmühle (817 m) (u) x	ab	8:33	9:53	11:17	11:25	12:05	13:05	14:00	14:47	15:34	16:21	17:08	17:55	18:42	19:29	20:16	21:03	21:50
54,7	Eisfelder Talmühle (352 m)	ab	8:40	10:00	11:24	11:32	12:12	13:12	14:07	14:54	15:41	16:28	17:15	18:02	18:89	18:76	19:63	20:50	21:37

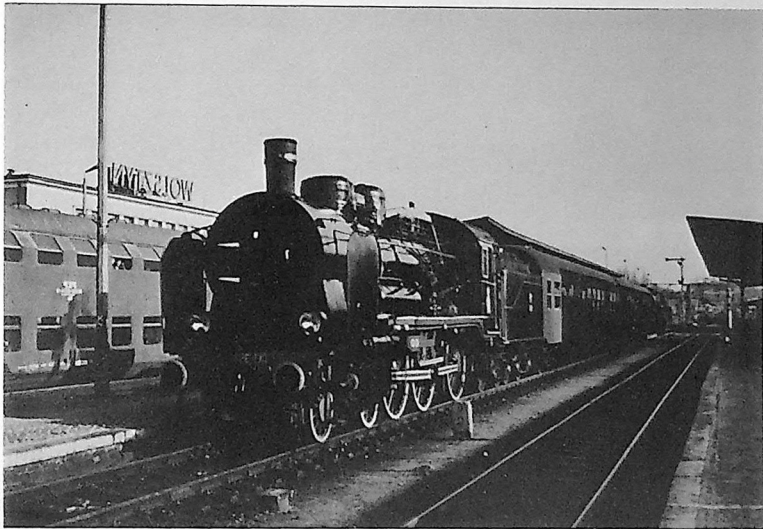
Km	Magdeburg	Halberstadt	Wernigerode	110133	110134	110135	110136	110137	110138	110139	110140	110141	110142	110143	110144	110145	110146	110147	110148
0,0	Nordhausen Nord X (184 m) 810	ab	8:50	9:54	10:50	10:58	11:38	12:38	13:33	14:20	15:07	15:54	16:41	17:28	18:15	19:02	19:49	20:36	21:23
2,7	Nordhausen-Altstadt (189 m)	ab	8:53	9:57	10:53	11:01	11:41	12:41	13:36	14:23	15:10	15:57	16:44	17:31	18:18	19:05	19:52	20:39	21:26
4,7	Nordhausen-Kinderode (190 m)	ab	8:56	9:14	10:38	10:46	11:26	12:26	13:21	14:08	14:55	15:42	16:29	17:16	18:03	18:50	19:37	20:24	21:11
7,0	Niedersachsenhafen (213 m)	ab	8:52	9:04	10:28	10:36	11:16	12:16	13:11	13:98	14:02	14:50	15:37	16:24	17:11	17:58	18:45	19:32	20:19
10,7	Niedersachsenhafen (213 m)	ab	8:52	9:04	10:28	10:36	11:16	12:16	13:11	13:98	14:02	14:50	15:37	16:24	17:11	17:58	18:45	19:32	20:19
14,0	Niedersachsenhafen (213 m)	ab	8:52	9:04	10:28	10:36	11:16	12:16	13:11	13:98	14:02	14:50	15:37	16:24	17:11	17:58	18:45	19:32	20:19
17,3	Eisfelder Talmühle (352 m)	ab	8:52	9:04	10:28	10:36	11:16	12:16	13:11	13:98	14:02	14:50	15:37	16:24	17:11	17:58	18:45	19:32	20:19

Entfernung zwischen den Bahnhöfen Nordhausen Nord und Nordhausen 300 m ± 12,97  
 1) mont. um 2. v. L. III. III.  
 2) nur ab 18. v. L. zwischen Tiefenbochmühle-Talmühle  
 \* von v. nach Börders  
 \* von w. nach Südseite  
 \* von w. nach Benneckenstein  
 \* nach Harzberge  
 \* von Hasselfelde

Aktuelle dampreisemål:

## Polen - Europas siste dampreservat

Roar Stenersen



*Okl - 359, Prøyssisk P8 i det tidligere Schlesien. Klar for avgang i Wolsztyn med tog mot Oplalencia.*

Jernbaneinteresserte har lenge vært klar over Østeuropas periodevis meget antikverte jernbanesystemer. Damplokkdrift på bredt og smalt spor var dagligdags i land som DDR, Ungarn osv. inntil nylig. I de senere år har selv disse landene "kastet fyren" for godt, det tidligere DDR med sine smalsporbaner er et hederlig unntak. To østblokkländer holder fortsatt dampen oppe i rimelig utstrekning - nemlig Polen og Romania.

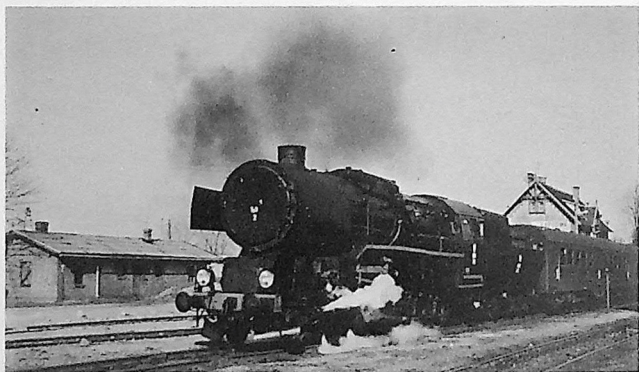
Romania er et paradoks, fordi landet selv har vært storprodusent av diesellok til hele Østeuropa, men det var vel med lokene som med høna: kroppen til utlandet og hodet og beina i hjemlandet. Undertegnede har selv ikke vært i Romania, men var senest i mars 1990 i Polen sammen med NJK's reiseavdeling under ledelse av Petter Nyborg.

Jernbanefotografer har alltid levd farlig i Polen - selv nå etter demokratiseringsprosessen. I det hele er fotografering en høyst risikabel affære, med minne man reiser i gruppe. Ting er riktig nok i ferd med å tø opp, men foto-

forbuds-skiltene og påpasseligheten fra jernbanepersonalet og politiet må tas i betraktning. For en som har reist mye i Østeuropa er dette ganske underlig, for i de fleste land var fotografering OK hvis man gav seg til kjenne og spurte rette



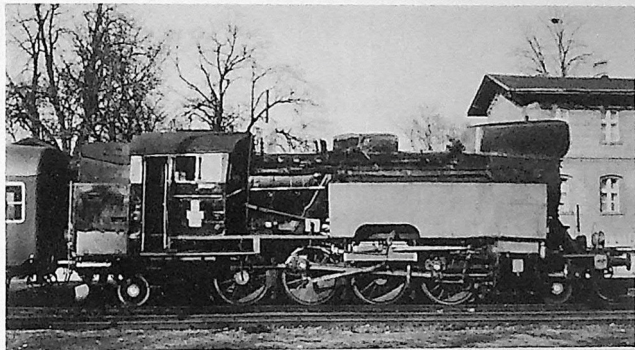
*Px 48 i Sroda.  
Banen Sroda -  
Zaniemysl er  
14 km. lang, og  
er en av få rene  
dampdrevne smal-  
sporbaner.*



*Ty 3 - 2 (ex  
Reichsbahn 42)  
i Kargowa.  
Disse lokene er  
en større vari-  
ant av Ty 2 og  
har 17 tonns  
akseltrykk, mot  
Ty 2's 15 tonn.*



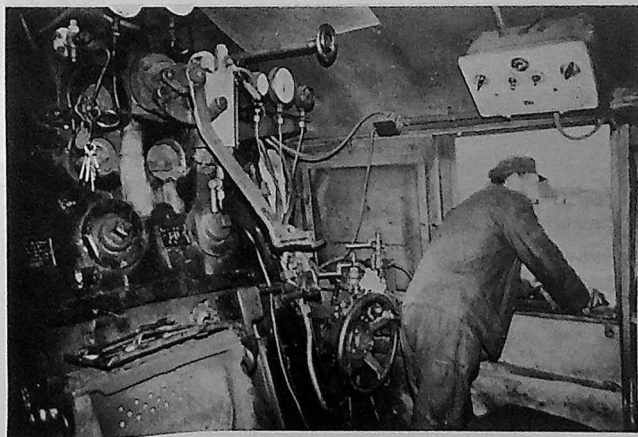
*Ty 2 - 781*



*Tkt 48 - 132 i  
Miedzychod.  
194 stk. av  
disse lokene  
ble bygd i Pol-  
en mellom 1950  
og 1957.*



*Ol 49 krysser i  
Czernikowo, på  
linjen Torun -  
Sierpc.*



*Baklengsfart  
med Ty 2 -781.  
Korze - Skandawa.*

vedkommende. Jeg velger å tro at det er polakkenes notoriske "fattigmanns-kompleks" som vekkes. Noen annen forklaring faller gjennom når man opplever at fototillatelse på en liten smalsporbane langt ute på landet må kjøpes for vestlig valuta. To dansker som var med på turen i mars dro nedover på egenhånd i juni, og fortalte meg senere at folk hadde kastet stein etter dem ved et par anledninger. Konklusjonen er at man bør reise i grupper, og dersom NJK arrangerer flere turer bør man henge seg på. Tyrene er meget profesjonelt gjennomførte med et variert program og optimale fotomuligheter.

Bruken av damplokomotiver i Polen må sees i lys av landets energireserver. Sjelden ser man et mere kullfyrt land; dessverre for Moder Jord, eller rettere sagt - luft. PKP - eller på norsk: Polske Statsbaner har mellom 1000 og 1300 damplokomotiver (eksakt tall er umulig å oppdrive - dessuten er antallet varierende). Dertil kommer en mengde lok som gjør tjeneste i industrien.

Dampdriften er mest intens i vinterhalvåret p.g.a manglende dampoppvarmingsaggregater i diesellokene. Godstog med damp ser man praktisk talt ikke.

Det er 3 loktyper som dominerer på normalspor. De mest tallrike er Ty 2, Ty 42, som er krigslok av type 52 eller 63a "Stortysker", som de ble kalt i Norge. Ty 2 er Reichsbahnlok fra krigen, mens Ty 42 er polskproduserte nybygg fra etterkrigstiden. 42-tallet i typebetegnelsen angir første produksjonsår for originalutførelsen - ikke lokseriens produksjonsår. Alle polske egenkonstruksjoner har dette årstallet i typebetegnelsen. Importerte typer har kronologiske typenummer fra 1 og oppover. Polsk Ty 1 var f.eks. prøyssisk G 12, Ty 5 var BR50, Ty 4 var BR44 osv.

Ty 2 og Ty 42 finnes i all slags trafikk på sidebanene. Standard sidebanetog er en Ty 2 og to boggivogner. Mange av lokene bærer preg av forfall, og

"siste reis" spesielt i Nordøstpolen rundt Korsze og Etk.

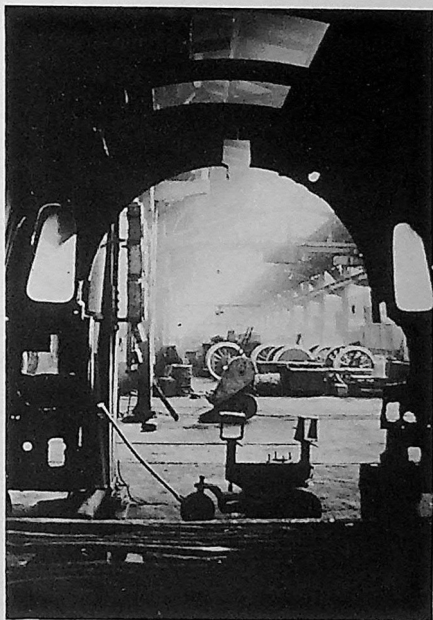
I persontrafikken på sekundære hovedlinjer påtreffes 1-C-1-lokene av type Ol 49. Dette er ekspressstogslok basert på en russisk konstruksjon fra mellomkrigstiden. Ol 49-lokene er meget elegante maskiner, og de holdes fine. Man ser knapt to like lok hva fargegiving og utsmykning angår. Ol 49 er stasjonert bl.a i Sierpc, Wolsztyn, Jarocin og Etk.

Siste loktype i større antall er Tkt 48. Dette er et 1-D-1-tanklok som betjener trafikken på sidebaner, særlig i det tidligere Schlesien. Tkt 48 brukes også mye i skiftetjeneste på en rekke stasjoner.

Foruten disse tre hovedtypene er det ved enkelte lokstaller stasjonert museumslok. Disse brukes imidlertid mer eller mindre i daglig tjeneste. De to siste eksemplarene av det mektige 1-D-1 ekspressstogsloket Pt 47 er idag stasjonert i Klodsko. Wolsztyn er lokdepotet med flest museumslok. Her påtreffes Ok 1 (prøyssisk P8), Ok 22 (polsk P8-variant) Ty 43 (Reichsbahn 42), Ty 51 foruten Ty 2, Ol 49 og Tkt 48.

På smalsporet er dampdriften sterkt redusert. Polen har ennå mange baner med 1000, 750 og 600 mm spor, men såvidt vites er det bare på 750 mm damplok kan sees (i allefall på PKP-strekninger). Eneste damploktipe her er Px 48, en 0-D-0 tendermaskin på 40 tonn (20 tons lok og 20 tons tender).

Det later til at PKP vil bruke damplok ennå endel år, men man må nok regne med sterk tilbakegang i bruken av damplok; ikke så mye på grunn av diesel/elektrifisering, men rett og slett p.g.a sanering av jernbanenettet. Dampen brukes som nevnt primært på sidebaner, og fremtiden for en masse av disse er svært usikker. Jeg anbefaler alle som vil oppleve Europas siste dampbasjon å kontakte Norsk Jernbaneklubbeller andre som arrangerer reiser nedover. Det er en underlig opplevelse å se en prøyssisk P8 i daglig drift i 1990.

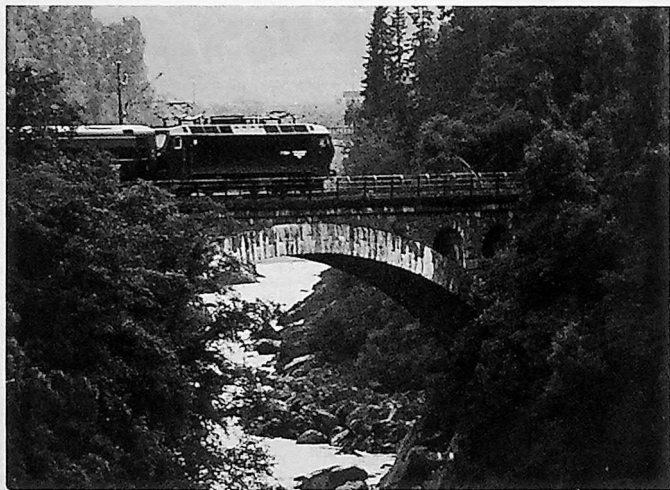


Til venstre over: Ty 51 - 233 mørklegger Konotop. Ty 51-lokene veier 189 tonn, og er de nest største i Polen. Disse lokene har stoker-fyring.

Til høyre over: Lokverkstedet i Pila er et ekte damplokkverksted.



Sidebanen  
Korsze -  
Skandawa.  
Loktog  
med Ty 2 -  
lok 781.



Redd skogen !  
Redd ozonlaget !  
Redd for ulykker ?  
Ta heller toget . . .

NSB

